

Aus der Geschichte des ZYC 1902-1952

Wenn ich den Versuch unternehme, einen Überblick über die Geschichte des ZYC zu tun, muss ich vorausschicken, dass mir die Beschaffung des Quellenmaterials, namentlich was die älteste Zeit betrifft, ziemlich grosse Mühe bereitet hat. Wie der Seemann seine Habe in einem einzigen Zeugsack zusammenpferchen muss und also nicht mehr mit sich führen kann, als in diesem Sack Platz findet, so hat wohl auch der ZYC von Anfang an danach getrachtet, sein Archiv immer wieder auf kleinsten Raum zu beschränken und fortzuwerfen, was nicht mehr unmittelbar aktuell war. Das erschwert natürlich die Arbeit des heutigen Geschichtschreibers. Auch die mündliche Tradition hat heute, nach fünfzig und mehr Jahren, schon viel an Kraft verloren. Ich darf nicht sagen, dass die Erinnerung unserer ältesten Mitglieder verblasst sei, sie scheint mir im Gegenteil da und dort in kräftigen Farben zu schillern, fast trügerisch zu schillern, aber die Konturen sind doch oft schon verwischt. Es ist heute wohl höchste Zeit, das noch Vorhandene zu sammeln und in einem schriftlichen Bericht niederzulegen. Ich habe mich dabei bemüht, mich auf Akten und ihnen nicht widersprechende mündliche Überlieferungen zu stützen. Wie lange schon weisse Segel unseren lieblichen Zürichsee beleben und zieren, weiss ich nicht. Man muss wohl um Jahrhunderte zurückwandern, um den Menschen zu finden, der als erster die Kraft des Windes seiner Arbeit auf unserm Gewässer dienstbar machte. Anfänglich war es natürlich, wie anderwärts auch, das berufliche Segeln, dem neben den Fischern und Schifflenten auch das zürcherische Militär mit seiner stolzen Flotte und dem Flaggschiff Neptun oblag. In Eschers Chronik vom Zürichsee kann gelesen werden, wie die besseren solcher Schiffe im 18. Jahrhundert gelegentlich zu Lustfahrten benützt wurden, wobei aber die Segel mehr zur maierischen Drapierung dienten und man sich im Grunde auf die Kraft der Rudersleute verlassen musste. Ohne Zweifel sind die rein sportlich verwendeten Segelyachten erst um die Mitte des 19. Jahrhunderts an den See gekommen, und ich lese in einem ZYC-Protokoll von 1919 die Erwähnung des ältesten Berichtes einer Pfingstfahrt nach Rapperswil, die von der Yacht Limmat im Jahre 1869 ausgeführt worden ist. Leider ist der Originalbericht nirgends mehr zu finden.

Am 10. Oktober 1885 wurde der Zürcher Segelclub gegründet, der bald einen beachtlichen Aufschwung nahm und das Segeln, beeinflusst von den grossen Lehrmeistern der Wasserkante, in absolut korrekter Form betrieb. Es wird berichtet, dass dieser Club ursprünglich eine Sektion des Seeclub Zürich gewesen sei. Das mag wohl sein; auf alle Fälle pflog er gute Nachbarschaft mit ihm und hatte seinen Bootspark anfänglich in der Nähe des Bauschänzli vor Anker, wohin noch keine Quaibrücke die Zufahrt verwehrt.

Heute hören wir oft die Ansicht, der ZYC sei der direkte Nachkomme des ehemaligen ZSC, gewissermassen aus einer Fusion mit ihm entstanden. Das dürfte nun doch nicht richtig sein. Wenn auch der ZYC personell und punkto Material einen gewissen Teil der Hinterlassenschaft des ZSC übernommen hat, so wurde doch in den ersten Jahren des ZYC streng auf absolute Unabhängigkeit und Eigenständigkeit geachtet. Als im Herbst 1910 der Vorschlag laut wurde, das 25 jährige Jubiläum der Gründung des ZSC zu feiern, wurde dies kurzerhand abgelehnt. „Der nötige Schneid hiezu war nicht vorhanden“, wie der Protokollführer resigniert bemerkt. Und als schon am 22. April 1910 die Fa. A. Leemann & Cie., Weinimport, dem ZYC schrieb, sie habe beim Aufräumen der Archive noch alte Akten des ZSC gefunden, ob bei uns Interesse dafür vorhanden sei, machte unser Präsident die kurze Notiz auf diesen Brief „ablehnen, danken“. Damit versank eingrosser Teil der ältesten Geschichte des Segelsportes am Zürichsee in Vergessenheit. Es zeigt uns aber auch deutlich die

damalige Einstellung des ZYC zu seinem Vorgänger. Wir wollen dem noch lebendigen Empfinden der Zeitgenossen vertrauen und an die weitgehende Originalität des ZYC glauben.

Noch im Jahre 1897, war Dr. Th. Egli Präsident des ZSC, trat aber dann zurück, weil er einer ihm missbeliebigen Entwicklung in gesellschaftlicher und sportlicher Richtung nicht mehr Herr werden konnte. Im Jahre 1898 verliess er mit 48 andern Mitgliedern den Club ganz. Eine wohlfundierte Rechtfertigungs-Schrift, dreiseitig in Folioformat, unterzeichnet von sechs Herren, findet sich heute noch in unserem Archiv. Nach diesem exodus fiel der ZSC bald in sich zusammen. Er dürfte durch Beschluss einer a.o. Generalversammlung vom 12. Dezember 1901 in Liquidation getreten sein. Seiner Gründer und ersten Mitglieder, die in grosser Arbeit und mit vielen Opfern den Segelsport bei uns heimisch gemacht haben, wollen wir dankbar gedenken.

Eine Auswahl ehemaliger ZSC-Mitglieder fand sich schon 1901 zu gemeinsamen Fahrten und am 5. Mai 1901 zu einer Regatta zusammen. Das noch lose, aber von grosser sportlicher Begeisterung getragene Gefüge wurde von Dr. F. Kubly als „deus ex machina“ geleitet, bis am 28. März 1902 die Gründungsversammlung stattfand und der Zürcher Yachtclub aus der Taufe gehoben wurde. Als Gründer wirkten die Herren Dr. F. Kubly, der das Präsidium übernahm, Dr. Th. Egli, Albin Leuzinger-Scheller, Oberst G. Naville, E. Rudolph-Schwarzenbach, Carl Steiger-Kirchhofer, Alfred und Fritz Treichler, B. Wiskemann und H. Wunderli-Volkart. Bis Ende 1902 wies der Club schon 20 Aktive, 6 Junioren und ein Passivmitglied auf und hatte 11 Segel- und 7 Motoryachten in sein Register aufgenommen.

In diesem Register finden sich vorerst einige Yachten, die mit ihrem Eigner früher beim ZSC eingetragen waren. Aus dem Nachlass des ZSC, der anscheinend in eine finanziell schlimme Lage geraten war, wurden bald auch einige Clubboote (die Sloops Nord und Süd und das Catboot Bodan) erworben und endlich auch das Bootshaus, womit die oben geschilderte Teilsuccesion vollzogen war.

So ist der ZYC entstanden, gewissermassen als Kind einer Revolution. Die Erinnerung an die unerfreulichen Verhältnisse im ZSC war noch frisch und gab unserem Club von Anfang an den festen Willen, in sportlicher wie gesellschaftlicher Hinsicht nach hochgesteckten Zielen zu streben. Ganz ohne Kampf ging das nicht, zumal ein drittes Glied der inneren Verbindung im Club noch ziemlich schwach zu sein schien: die offenherzige, unkomplizierte Kameradschaft. Bei dieser Feststellung wird nicht vergessen, dass sich die Formen des menschlichen Verkehrs in den letzten fünfzig Jahren sehr wesentlich verändert haben. Vor allem das zweimalige Erlebnis des Aktivdienstes und dann die riesige Ausbreitung des Sportes mit Ferienlagern u.s.w. haben die Menschen einander näher gebracht. Früher fehlte das; jedes Mitglied war streng auf die Beachtung seiner Individualitäts-Sphäre bedacht und reagierte schärfer und weniger nachgiebig als heute. So wurde denn der junge ZYC in seinen ersten Jahren noch ein paar mal von kleineren Revolten geschüttelt, indem Meinungsverschiedenheiten der Mitglieder unter sich oder dem Vorstand gegenüber schnell die Leidenschaften weckten. Im Frühling 1906 kam es zum gemeinsamen Austritt von etwa zehn Herren, darunter die Mitgründer C. Steiger-Kirchhofer und Fritz Treichler. Steiger begründet diesen Schritt als Protest gegen das „autokratische Regiment“, das Anträge auf Statutenrevision (Beschneidung der Macht des Vorstandes) und sparsameren Haushalt als Nörgelei abgetan hatte. Wenn auch dadurch der Club nicht aus den Fugen ging, so war doch unablässige Arbeit für die Erhaltung der gewählten Lebensform immer wieder notwendig, wie einzelne Briefe und Protokolle erkennen lassen. 1911 tritt eines der ersten Mitglieder aus wegen "so flotter Kameradschaft und soviel Hintendurcharbeiten". Hie und da musste

der Vorstand intervenieren, so als ein ausgeschlossenes Mitglied wieder im Bootshaus erschien und deshalb mit Halunke und cheibe Fötzel titulierte wurde, was seine Anhänger im Club begreiflicherweise in Harnisch brachte. - Den ganzen Sommer 1919 hindurch wurden die Gemüter von einer Ohrfeige bewegt, die Alwin Schmid einem andern Mitglied versetzt hatte. Nachdem ein grosser Teil der Mitglieder als Zeuge vor Gericht hatte erscheinen müssen, endete die Sache amtlich mit einer Busse zu Lasten Schmid's, clubintern aber mit dem consilium abeundi an das andere Mitglied, das diesen Rat befolgte.

Überhaupt, diese Jahre um das Ende des ersten Weltkrieges dürften in unserem Clubleben nicht zu den besten gehört haben. Es scheinen sich etliche wesensfremde Elemente bei uns eingeschlichen zu haben, die aber nach und nach entweder glücklich umgemodelt oder dann ausgemerzt werden konnten. Auch kam der Gegensatz Entente/Zentralmächte bei uns zum Ausdruck und führte noch 1920 zu äusserst lebhaften Diskussionen. So sind in der Monatsversammlung vom 25. März 1920 die Geister scharf aneinander geraten, weil „die Ententisten über die Zügel geschossen hätten“. Gleichentags kamen auch der durch den Krieg hervorgerufene Materialismus und seine Anhänger aufs Tapet, und es dürfte eine sehr gespannte Stimmung geherrscht haben. „Das war die erste Monatsversammlung, welche wir in unserem schönen, trauten Clubheim abgehalten haben“. Von da an sind aber im allgemeinen ruhige Zeiten angebrochen, und ich erinnere mich nur noch einer grösseren Reinigung vom Jahre 1941, von der eine Gruppe jüngerer Herren betroffen wurde, zum Teil ausserordentlich gute und erfolgreiche Segler, die aber dem Club als solchem gegenüber zu wenig Unterordnung und Disziplin zeigten. Der ganze Apparat des Ausschluss-Verfahrens musste in Bewegung gesetzt werden, und eine a.o. Generalversammlung vom 27. November 1941 vollzog den Ausschluss eines Herren, mit dem sich ein paar andere durch Austrittserklärung solidarisch zeigten. Wenn ich schon bei diesen sehr internen Sachen des Clublebens bin, darf die holde Weiblichkeit nicht vergessen werden, die uns auch dann und wann zu schaffen machte. Schon 1908 enthält das Protokoll die Klage, dass „eine dem Weber bekannte Dame öfters auf dem Flosse ihr Wesen treibe“. Ein andermal musste konstatiert werden, dass "nicht gesellschaftsfähige Damen in abendlicher Stunde den Weg zum Bootshaus oder auf in unserem Bootspark zu Anker liegende Yachten fanden". In solchen Fällen griff der Vorstand immer sofort und streng ein. Wenn in neuester Zeit keine schriftlichen Vermerke in dieser Hinsicht mehr zu treffen sind, so müssen wir uns vor Selbstgefälligkeit hüten, und wir dürfen uns den unbedingten Forderungen unseres Club nicht verschliessen, die Dr. Th. Egli in einer Ansprache vom 25. April 1912 wie folgt formuliert hat:

„Meine Herren! Indem wir jetzt in die neue Saison eintreten, muss ich noch einige Worte an Sie richten. Ich habe dieselben niedergeschrieben und lese sie vor, woraus Sie schliessen mögen, dass sie überlegt und ernstgemeint sind. Zuerst muss ich darauf aufmerksam machen, dass die Mitglieder des ZYC nicht nur Statuten und Wettsegelbestimmungen unterstellt sind, sondern unter anderem auch eine Segelhausordnung und die Yachtgebräuche zu befolgen haben.

Die Yachtgebräuche werden auch verletzt, insbesondere der Paragraph über die Standerordnung. § 2, Clubstander, lautet: „Jede in Dienst gestellte Yacht muss den Stander desjenigen Clubs führen, bei dem sie eingetragen ist. Der Stander weht Tag und Nacht im Topp der Grosstänge, bezw. des Pfahlmastes. Es ist nicht zulässig, an Stelle des Clubstanders sog. Phantasiestander zu führen.“

Während der letzten Saison haben mehrere Yachten hartnäckig einen privaten Phantasiestander geführt. Mündliche Aufforderung an deren Eigner, die

Standerordnung zu befolgen, wurde teils ignoriert, teils direkt abgelehnt mit der Bemerkung, es könne jede Yacht den Stander führen, der ihrem Eigner passe. Der eben verlesene Paragraph duldet das nicht, meine Herren.

Meine Herren, nun gibt es aber noch andere Gesetze, die Gesetze allgemeinen Anstandes und sportlicher Disziplin. Gegen beide Formen ist in der vergangenen Saison vielfach und zum Teil schwer gesündigt worden. Es ist allgemein und sportlich unanständig, in schludrigem Anzug auf dem Floss und im Bootspark sich zu bewegen; es ist sportlich absolut unkorrekt, sich im Seglerhaus oder auf den Booten anzurempeln oder gar herumzureissen, wie es tatsächlich geschehen. Der Vorstand wird dabei beharren, Mitglieder, die sich in dieser Weise vergehen, gemäss §5 der Statuten zur Rechenschaft zu ziehen.

Sehr bedauerlich ist es, dass zweifelhafte Damen auf Floss und Yachten mitgenommen worden sein sollen. Meine Herren ! Wir wollen unsere Frauen, unsere Töchter, unsere Schwestern und Bräute und deren Freundinnen auf dem Felde unserer sportlichen Tätigkeit begrüessen, mitführen und sich freuen lassen können. Sie sollen nicht Anstoss nehmen müssen an der Gegenwart von jemandem ihres Geschlechts, die nicht dahin gehört, wo nur wir, d.h. wir sportgerechten Mitglieder und unsere Freunde das Recht haben zu sein.

Und hier möchte ich betonen, dass das den sportgerechten Anstand fixierende Recht sich auch auf die Yachten bezieht. Der Einwand, der Eigner dürfe auf seiner Yacht treiben was er wolle, trifft nicht zu. Zwar ist er allein der materielle Eigner, aber durch deren Eintragen beim Club wird der Club virtueller Mitbesitzer der Yacht und hat das Recht, darüber zu wachen, dass der der Yacht schuldige Anstand nicht verletzt wird. Meine Herren! Es ist mir peinlich, in diesem Geiste zu Ihnen sprechen zu müssen. Ich bin aber überzeugt, dass Sie mir Recht geben, und dass im Falle von Differenzen des Vorstandes mit einem Mitglied der Vorstand auf die Unterstützung der Mehrzahl von Ihnen rechnen darf."

Der erste Präsident des ZYC war, wie schon erwähnt, Dr. F. Kubly, ein Segler allererster Ordnung. Anders als die meisten Ärzte unserer Zeit liess er sich das Gesetz des Handelns nicht von seinen Patienten aufzwingen. Wem er sich unterordnete, waren Wind und Wasser. Waren diese günstig, so schloss er sein Ordinationszimmer ab und begab sich an Bord seiner Yacht „Linth“, einer modernsten Konstruktion von Oertz, die noch bis vor wenigen Jahren am Zürichhorn draussen in Dienst stand und mit ihren eleganten Linien jedes Seglers Auge erfreute. Kubly war der erste Schweizer, der an der Kieler Woche teilnahm. Leider (für uns) fand er immer mehr Geschmack an der Segelei an Küsten und auf hohem Meer, wo er in der Saison 1903 oder 1904 über 20 erste Preise in internationalen Regatten gewann, sodass ihm der Zürichsee und auch der ZYC bald zu eng wurden. Schon 1905 findet sich sein Name nicht mehr in unserem Mitglieder-Verzeichnis, er interessierte sich aber noch lange Jahre wohlwollend für den Club. Von 1903 bis 1915 war Dr. Th. Egli Präsident, ganz der Exponent einer nun schon längst versunkenen Zeit. Auch ein begeisterter, bis ins hohe Alter unermüdlicher Segler, wird er mir geschildert als ein

Mann äusserst korrekter Formen. Am Floss erschien er stets in dunklem Anzug, mit grauem Zylinder und Stock, um sich erst im kleinen Clubhäuschen in einen Segler mit weisser Hose, steifem Kragen und schwarzer Krawatte zu verwandeln. Von seinen Clubkameraden erwartete er es als selbstverständlich, vor dem Anlandgehen, sei es auch nur irgendwo unterwegs zu einem Kaffee, sich landfein zu machen, wozu blauer Rock, Kragen, Krawatte und Mütze gehörten. Beim Betrachten alter Bilder sind wir zu leicht geneigt, über solche Sitten zu lächeln. Auch wir Heutigen bedürfen der innern Haltung, die sich, mehr als wir wahr haben mögen, stark auf die korrekte

äussere Form stützt und allzu schnell mit Rock und Kragen abgelegt wird. -- Dr. Th. Egli trat Ende 1915 von seinem Amt zurück und verliess Zürich in dem Moment, als eines der grössten Werke des Club feste Formen annahm: Der Bau des heutigen Bootshauses. „War es Liebe zum Club oder Pflichtgefühl“ schreibt im Jahrbuch 1933 H. Wettstein als Nachruf auf den im 89. Lebensjahr Verstorbenen, "wenn er jahrelang an jeder Vorstandssitzung und Mitgliederversammlung anwesend war? Unter seiner Obhut hat der ZYC seinen gesunden Grund gelegt zur heutigen Grösse und Bedeutung".

Die Amtsdauer des dritten Präsidenten Dr. E. Tschudi, 1916 bis 1921, ist gezeichnet durch die Schwierigkeiten der Ende- und Nachkriegszeit, die sich in menschlicher wie in seglerischer Hinsicht bemerkbar machten. Es gelang Dr. Tschudi, unser Clubschiff auf gutem Kurs vorwärts zu bringen, nicht indem die Klippen einfach umschiff wurden. Klippen waren es ja nur in übertragenem Sinne, und diese haben den Vorteil, dass sie in frontalem Angriff genommen und überwunden werden können. Unter Herrn Dr. E. Tschudi wurden die Bestrebungen zur Schaffung eines Schweizerischen Seglerverbandes erstmals energisch in Angriff genommen. Dann mussten auch, eben wegen des Fehlens eines Verbandes, unsere Beziehungen zu den deutschen Seglern neu bereinigt werden. Im eigenen Gewässer erschienen neben dem schon 1917 gegründeten Zürcher Segelclub am Zürichhorn neu der Y.C. Rapperswil und die Seglervereinigung Kilchberg, mit der auch ein Teil der Dissidenten von 1906 dem organisierten Sportbetrieb wieder zurückgewonnen worden ist. -- Dr. E. Tschudi war selber eifriger Regattasegler, grosser Förderer der 45 m² Kreuzerklasse, wie seine beiden Vorgänger Arzt, nun aber leider einer von denen, die ihrer Praxis siegreich unterliegen. Wegen zu grosser beruflicher Inanspruchnahme musste er das Präsidium des Club niederlegen.

Als vierter Präsident folgte 1922 bis 1925 wieder ein Arzt, Dr. W. Schelbert, der das Glück hatte, den Club in einer ruhigen Periode zu leiten. Schon seit 1913 war er in verschiedenen Ämtern, namentlich im Regatta-Komitee, tätig. Ausserordentlich belesen in seglerischen Dingen und mit eigener Erfahrung auf grosser Fahrt - der Geschmack des Salzwassers war ihm sehr gut bekannt - hat er sich seine Verdienste um die Hebung des seemännisch und seglerisch richtigen Verhaltens erworben, das zu festigen es uns immer wieder gilt. - In Dr. W. Schelberts Amtszeit fällt die Vorbereitung zur Gründung des ZürichseeSeglerverbandes, der einen mächtigen Aufschwung der heimischen Regattatätigkeit mit sich brachte.

Auch der fünfte Präsident, Direktor P. Sidler, 1925 bis 1928, förderte mit grossem Eifer und Erfolg die seglerische Ausbildung. Er ist tatkräftiger Befürworter der Segelinstruktionen gewesen, was mit andern Worten Kampf heisst, Kampf gegen die immer wieder erwachende Trägheit der Mitglieder. In P. Sidlers Amtszeit fällt die Einführung der Seglerprüfung. Ebenfalls fallen hierunter die ersten Bemühungen des ZYC zur Gründung des YC Romanshorn, eine Aufgabe, die 1928 zu Ende geführt werden konnte.

Der sechste Präsident war von 1929 bis 1950 Hans Gerold Waser. Schon die lange Amtsdauer von 21 Jahren zeigt das Aussordentliche seiner Präsidenschaft. Dem Jahrbuch 1951 soll folgende Stelle entnommen werden, die bei Anlass seines Rücktrittes geschrieben wurde: Heute fällt es uns leicht, die Wähler von damals für ihren Scharfsinn zu preisen. Aber hat es überhaupt eines besondern Scharfsinns bedurft? Auch wir Heutigen und wer noch nicht lange im Club ist wird bald bezwungen vom Ideenreichtum, von der grossen Initiative und dem sichern Urteil unseres Präsidenten. Das wird auch damals schon so gewesen sein. Seine eifrige Regatta-Tätigkeit in heimischen und auswärtigen Gewässern und eine grosse gesellschaftliche Gewandtheit haben seiner Amtsführung das Wesentliche

mitgegeben. Ihnen verdanken wir vor allem den Anfschwung, den unser Club seit den dreissiger Jahren nehmen durfte.

Die seglerische Tätigkeit hat eine Intensivierung erfahren als Ursache und gleichzeitig als Folge eines besseren Zusammenfindens mit den uns befreundeten Clubs, woraus als Krönung unserer schweizerischen Verhältnisse die USY entstand, ein Werk, das zum guten Teil G. Wasers Verdienst ist. Aber denken wir auch an die vielen internationalen

Beziehungen, die unser Präsident immer wieder zu knüpfen und zu festigen verstand, die Drei- und Fünfseenwettkämpfe, die Regatten auf dem Bodensee, dem Wannsee, der Adria, diejenigen mit unsern englischen Freunden, die im Jahre 1948 zum reizenden Jugendturnier mit den Oesterreicherinnen und Schwedinnen, den Engländern und Holländern führten, oder den Besuch unserer fünf Junioren in Schweden anno 1949. - Apropos Jugend! Warum blühte wohl nach zehn Jahren blosser Scheinexistenz unsere Juka ab 1932 plötzlich auf? Zeitweise ein Sorgenkind zwar, aber diese sind ja bekanntlich unsere liebsten. Und wer hatte massgebenden Anteil an der Initiative beim Kauf des Schulschiffes Epervier, die Juka, Junioren und Aktiven ihrer Zeit unvergessliche Stunden seglerischer Ertüchtigung und Genusses bot?

Und schon fällt das Stichwort Genuss ! Mit Schulung und Wettkampf allein ist es nicht getan, es muss auch Segeln zum Selbstzweck sein, zum Naturgenuss und zur Pflege der Freundschaft. Das verlangt auch einen Ruhepunkt, ein Zentrum, wo man sich finden kann, eine Stube oder ein Haus. In G. Wasers Präsidentschaft fällt der Ausbau des Bootshauses; sein Verdienst sind die Gewinnung der Mitglieder für die Idee und eben auch für die Opferbereitschaft. Und auch in seine Zeit fallen zuerst Miete und dann Kauf des Bächau-Landes und nun ganz zuletzt noch der Bau des verschwiegenen Häuschens. Doch unser Präsident ist nicht eintönig. Er erschöpft sich nicht im Drang nach vorwärts. Es spricht für sein vielseitiges und überlegenes Wesen, dass er sich im gegebenen Moment auch Zeit nimmt, einmal zurückzublicken. Das bringt dann Früchte in der lebenswürdigen Erfindung der Ehrennadel, die jedes Mitglied nach 25 jähriger Zugehörigkeit zum Club erhält. Und ganz besonders in der beliebten Altherrenfahrt, beides wie gesagt Schöpfungen unseres Gerold Waser. Schon hie und da konnte ein Mitglied, das bereits auf dem Invaliden Etat figurierte, durch diese Institution wieder neu belebt und dem Club zurückgewonnen werden.

Auf sein 50. Jahr 1951 erhielt der ZYC in mir seinen siebenten Präsidenten, der in diesem ersten Amtsjahr noch so viel von der bisherigen Schwungkraft des Clublebens profitierte, dass persönliche Leistungen noch nicht in Erscheinung treten konnten und ich schon aus diesem Grunde davon befreit bin, ein Selbstportrait zu zeichnen. Hoffen wir zum Wohl unseres lieben ZYC, dass auch ich dereinst ein rechtes Zeugnis in den Ruhestand mitbekomme!

Nach diesem Rundgang durch die Galerie der Präsidenten wollen wir uns der sportlichen Tätigkeit zuwenden und dann noch einen Augenblick bei unseren baulichen Anlagen verweilen. Die älteste mir vorliegende Fassung der ZYC-Statuten vom 28. April 1905 umschreibt seinen Zweck wie folgt:

Art. 1 Der Zürcher Yachtclub hat den Zweck, den Segelsport und die übrigen Wassersport-Interessen zu fördern. Insbesondere veranstaltet er Regatten.

Diese Regatten beschränkten sich anfänglich auf zwei pro Jahr. 1901 kam dazu die schon früher erwähnte allererste Wettfahrt des ZYC vom 5. Mai, die als sogenannte Trialrace durchgeführt alle Boote in einer Klasse vereinigte. Sonst aber waren die Boote in verschiedene Klassen eingeteilt. „Dass die im Jahre 1901 teilnehmenden Yachten vermessen und den Eignern die Messbriefe zugestellt wurden, ist

selbstverständlich", bemerkt C. Steiger in seinem ersten Jahresbericht. 1902 wurden drei Klassen gestartet, einer Klasse mit drei Booten und zwei Klassen mit je zwei Booten.

Wer sich etwas mit dem genius temporis beschäftigt, dem kommt beim Betrachten solcher Zahlen kein Lächeln an. Er weiss um die begeisterte Hingabe und um den grossen Ernst, mit dem unsere Vorfahren im Club ihrem Sport oblagen. Eine Regatta zweier Boote konnte Segler und Zuschauer vorher, während und nachher mehr beschäftigen und

fesseln, als es bei unseren heutigen viel grösseren Feldern beobachtet werden kann. Mir wird in Gedanken an die ersten Regatten des ZYC eine Erinnerung aus frühester Kindheit wach. Auf dem Esstisch in meinem Elternhaus stand während vieler Jahre, soweit ich mich zurückerinnern kann, zum Mittag- und Nachtessen, wann immer mein Vater Wein trank, ein silberner Becher, dessen schlanke Form, die hübschen Verzierungen und vor allem die eindrucksvolle Inschrift das Entzücken und der Stolz von uns Kindern waren. Ein Regattapreis des ZYC, gewonnen von meinem Vater am 23. September 1905! Auch mein Vater hing, trotzdem auch er 1906 den Club aus Protest gegen das „autokratische Regiment“ verlassen hatte, noch lange Jahre mit Liebe und Stolz an diesem Becher und erzählte uns oft von jenen Regatten, vom Eifer und vom Ernst, mit dem sie gefahren wurden.

Die Yachtliste zeigte damals noch ein äusserst buntes Bild. Weder Formel noch Einheitsboote waren da. Vorhanden war ein fröhliches Durcheinander von „Kreuzern, Sonderklassen, Flossenkielern, Schwertbooten“; getakelt waren sie Kutter, Yawl, Sloop, Huari, Cat und was der Formen sind. Der Regattafreude tat das keinen Abbruch. Die Boote wurden vermessen und der Rennwert in Segellängen ausgedrückt. Das Regattakomitee stellte dann die einigermassen gleichen Boote zu Handicap-Klassen zusammen. Neue Vermessung und Berechnung der Segellängen erfolgten mindestens jedes Jahr, oft noch im Laufe eines Jahres. Zahlreich waren die Gesuche der Eigner um eine andere Klassen-Zuteilung. Häufig kommt Verärgerung über das Regattakomitee zum Ausdruck, das die Klasseneinteilung unzweckmässig vorgenommen habe. Armes Komitee! Und wie ging es wohl jeweilen mit dem Ausrechnen der Zeitvergütung! Nun, das war bei der kleinen Zahl der Gestarteten noch nicht so schlimm, auch eilte es noch nicht so sehr, da die Preisverteilung meistens erst am Absegeln oder einem anderen besonderen Anlass stattfand.

Über die Teilnahme von ZYC-Mitgliedern an auswärtigen Regatten finden sich schon von allem Anfang an Berichte. So besuchte Dr. F. Kubly mit dem Kutter Olga, unserem späteren Schulschiff Epervier zu vergleichen, 1901 Regatten vor Kopenhagen, später nahm er an der Kieler-Woche und in Cowes teil. Am 8. Juni 1909 wohnte Dr. Th. Egli einer Regatta in Genf bei. Ganz begeistert tönt der Bericht W.Kahls von der Bodensee Woche 1910, womit unser vorerst wichtigstes auswärtiges Revier gefunden war.

Das Regattawesen war anfänglich überhaupt ganz von Deutschland beeinflusst. Bis zum ersten Weltkrieg schien in der Schweiz die Wasserscheide zwischen Rhein und Rhone stärker zu sein als die nationale schweizerische Einheit. Genf lehnte sich seglerisch ganz an Frankreich an, Zürich ganz an Deutschland und die nordischen Länder. So galten denn auch im ZYC in den ersten Jahren, wie wahrscheinlich schon im ZSC, die Gesetze des deutschen Seglerverbandes als Wettsegelbestimmungen. Erst im Jahrbuch 1910 (dem ersten Jahrbuch überhaupt) finden sich die „Vom deutschen Seglertage 1907 angenommenen deutschen Wortlaute der Gesetze der JYRUC“.

Entsprechend waren auch die ersten Klassenboote im heutigen Sinne solche nordländischer Herkunft. Sie dürften erst kurz vor dem Krieg zu uns gekommen sein

und waren die 75m² und 45m² Kreuzer, 6 m R, 5 m R und Nationale Jollen. Der Krieg brachte dann eine erste Selbstbesinnung und mithin eine starke Anlehnung an unsere Genfer Segelfreunde. 1918 findet eine wahre Invasion von 8,5 m Booten statt, die mit 14 Einheiten die bis dahin grösste Klasse bildeten. Seither sind auch sie wie die 75er, die Lacustres und andere bis auf einige Archivexemplare wieder verschwunden. Sie werden es mir nicht verargen, wenn ich auf das übrige Auf und Ab der verschiedenen Klassen nicht eintrete, da eigentlich überall ungefähr ähnliche Bewegungen zu finden waren und heute noch sind. Festzustellen ist aber, dass der ZYC spätestens seit 1912 ganz entschieden für die Förderung einheitlicher Klassen eingetreten ist. Über die ersten Pläne

zur Einführung einer Einheitsyacht enthält das Protokoll vom 2. Oktober 1919 einen Vermerk, und wie kann es anders sein, als dass Herr W. Kahl der Vater jenes Gedankens gewesen ist. Hinsichtlich Organisation in grösseren Verbänden kam es dem Club sehr zu statten, dass er „wassersporttreibend“ war, denn er schwamm, er schwamm ganz bedenklich. Bei jeder Oberinstanz und Autorität bewegte er sich bei Teilnahme an ausländischen Regatten gewissermassen im luftleeren Raum. Wer konnte Bauzeugnisse, Lloydzertifikate und Messbriefe beglaubigen? Das hat unseren Seglern die Teilnahme an auswärtigen Regatten, namentlich in Deutschland, enorm erschwert.

In der Monatsversammlung vom 96. Februar 1913 wurde erstmals ein Antrag gestellt; es sei die Gründung eines schweizerischen Seglerverbandes in Erwägung zu ziehen. Im Juni 1939 ward dieses Ziel durch die Schaffung der Union Schweizerischer Yachtclubs erreicht. Weil unsere Segler aber nicht so lange warten wollten, suchten und fanden sie im gleichen Jahre 1913 Anschluss durch Beitritt zum Bodensee-Seglerverband (Beschluss der Generalversammlung vom 30. Januar 1913). Ebenfalls ins Jahr 1913 fallen energische Versuche, in die JYRU aufgenommen zu werden. Sie blieben noch jahrelang erfolglos, weil die JYRU als einziges schweizerisches Mitglied die Societe Nautique anerkannte, der sie den stolzen Titel einer Autorité Nationale verliehen hatte.

Für unsere Segler bedeutete der Bodensee eine Liebe auf den ersten Blick, und zu ihrem Glück wurde diese Liebe von der andern Seite offen und herzlich erwidert. Schon 1910 überbrückte der Vorstand des Lindauer S.C. die formellen Schwierigkeiten, indem er in einer fast alarmartig einberufenen Nachtsitzung die Segler des ZYC zu Mitgliedern ernannte und ihnen so den Start ermöglichte. Tief beeindruckt war unsere Delegation von einem Empfang in Friedrichshafen, wo sie beim Schlussfest der Bodenseewoche 1912 in Anwesenheit Seiner Majestät des Königs von Württemberg und der ganzen Haute-Volee des süddeutschen Segelsportes herzlich begrüsst wurde. Solche Sympathie tat dem damals noch kleinen ZYC gut und förderte sein sportliches Leben stark. Es sei hier dankbar erwähnt, dass die Mitgliedschaft beim Bodensee-Seglerverband uns viel geholfen, uns aber auch Gelegenheit geboten hat, selber einen guten Teil an die Entwicklung des Sportes auf dem Bodensee, namentlich am Schweizer Ufer, beizutragen. Allein, der Krieg zerstörte diese Bande jäh. Später fand sich ein Ausweg aus den formellen Schwierigkeiten, indem der Deutsche Seglerverband Ing. A. Ryniker als unsern offiziellen Vermesser und Besichtiger anerkannte und uns damit den Start wieder möglich machte. Gleichzeitig wurden aber auch unsere Beziehungen zur SNG besser, die uns im Frühjahr 1918 der JYRU gegenüber als „Club affilié“ anerkannte, womit auch die JYRU uns in ihren Schoss aufnahm. Damit konnte offiziell der Austritt aus dem Bodensee-Seglerverband erfolgen, immerhin erst nachdem wir uns beim Deutschen Seglerverband vergewissert hatten, dass unsere Schiffe, sofern den Messvorschriften des DSV entsprechend, an den Regatten auf

dem Bodensee starten können (Monatsversammlungen vom 6. Februar und 3. März 1921).

Diese ganze Schwenkung vom Bodensee via Genf zur JYRU hat im Club ziemlich viel Staub aufgeworfen. Sie wurde als „Wedelei für Frankreich“ und als „Bückling vor Genf“ bezeichnet, hat uns aber, aus der heutigen Distanz betrachtet, sicher auf den rechten Weg gebracht, der uns am Ende zur Union Schweizerischer Yachtclubs führte. Dem Bodensee sind wir damit nicht untreu geworden, und der ZYC baute sich für den Rückzug aus der aktiven Mitarbeit in den dortigen Gewässern eine goldene Brücke, indem er sich 1928 tatkräftig für die Gründung des YC Romanshorn einsetzte.

Nicht in das Gebiet der hohen Verbandspolitik, wohl aber der starken Förderung des heimischen Regattawesens gehört die Gründung des ZürichseeSeglerverbandes vom Jahre 1926. Nachdem neben dem schon seit 1917 bestehenden Zürcher Segelclub 1921 die Seglervereinigung Kilchberg und 1922 der YC Rapperswil gegründet worden waren,

schien ein Zusammenschluss in einem Verband angezeigt. Er hat kurze Zeit recht grosse Erfolge gehabt, wurde aber bald durch den Austritt des ZSC und des YCR sehr geschwächt. Nachdem dann noch gegen 1935 die SVK entschlief, war der Zürichsee-Seglerverband einzig mehr durch den ZYC vertreten und somit liquidationsreif. Natürlich kann in diesem Bericht keine auch nur annähernd vollständige Zusammenfassung der vom ZYC durchgeführten Regatten gegeben werden. Seit den beiden Wettfahrten des Jahres 1902 mit nur wenigen Handicap Booten am Start ist eine riesige Ausweitung eingetreten, insbesondere seit dem Jahre 1917, da erstmals eine Regattawoche durchgeführt worden ist. Es hat sich auch eine grosse Vielfalt der sportlichen Anlässe ergeben, und heute kennen wir Regattawochen so gut wie Einzelregatten, Schweizer Meisterschaften, auch schon eine Europameisterschaft (1937 in der 22 m² Rennjolle), Freundschafts- und Team-Regatten und was es alles noch gibt. Quantitativ dürfte wohl das Maximum mit der Meisterschafts-Regattawoche von 1949 erreicht worden sein, bei der die 70 gestarteten Boote zusammen eine Strecke von über 4100 km zurückgelegt haben. Es ist festzustellen, dass sich bis heute keine feste Tradition für eine ZYC-Regatta entwickelt hat. Im Gegenteil scheinen Abwechslung und Vielfalt das Charakteristikum zu sein. Organisatorisch hat sich der Club aber schon seit Jahren immer viel Mühe gegeben, und es ist der Stolz des Regattakomitees, alles immer vorzüglich klappen zu lassen. Trotz bester Organisation und bestem Willen darf dennoch nie vergessen werden, dass der Zürichsee im Grunde genommen kein günstiges Revier und der Wind heute noch wie vor 50 Jahren sehr launisch ist, worüber schon im ersten Jahresbericht, zur Herbstregatta vom 14. September 1902, gelesen werden kann: „Bei dem anfangs ziemlich regelmässigen Nordwestwind vollzog sich nach der ersten Runde ordnungsgemäss eine Trennung derjenigen, welche ziemlich sichere Gewinnchancen hatten und der andern, die sich nur noch an eine zufällige Fügung des Schicksals klammerten. Letztere kam auch bald. Ein bei der zweiten Runde beim Mönchhof einsetzender plötzlicher, unregelmässiger Westwind änderte allerlei, förderte Zurückgebliebene und hemmte Vorausgeeilte.“

Die ursprünglichen Regattakurse führten vom Zürichhorn nach Goldbach, Schooren und zurück, grosse Kurse gingen bis Thalwil. Häufig auch wurden Regatten in fremden Gewässern durchgeführt, so vor Meilen und Rapperswil. - Später wurde lange Jahre vom Hafendamm Enge aus gestartet, und erst mit dem Ausbau des Clubhauses, 1936, verlegte der Club seinen Startplatz an die heutige Stelle vor dem Clubhaus.

Das Kapital der sportlichen Tätigkeit will ich mit der Erinnerung an eine Einzelleistung

abschliessen, nicht nur, um dem Segler Ehre zu erweisen sondern auch dem Wind, damit Aeolus wieder rehabilitierend, der damals ganze Arbeit geleistet hat: eine der ersten protokollierten Rekordfahrten Zürich-Rapperswil („bis zum Tännchen“) vom November 1914. Zeit: 2h 06min.; Führer: W. Koch; besondere Vorkommnisse: Mastbruch bei der Hafeneinfahrt.

Und jetzt kommen die baulichen Anlagen an die Reihe: Bei seiner Gründung im Jahre 1902 hatte der ZYC noch kein eigenes Heim, jedoch ein begreifliches Bedürfnis nach einem solchen. So „schwirrten denn schon im Winter 1902 Hausbootideen in der Luft herum“ (Jahresbericht von C. Steiger). Am 21. April 1903 kam es dann aber zu einer sogenannten Fusion mit dem alten ZSC. Wie ich schon eingangs ausführte, dürfte dies kaum eine richtige Fusion gewesen sein, da doch die Mitgliederlisten von 1903 und 1904 keine wesentliche Zunahme an Mitgliedern aus dem alten Club zeigen. Wohl aber erwarb der ZYC damals sein Heim, das heissbegehrte alte Bootshaus. Es war seinerzeit ein Geschenk von Herrn Emil Baur an den ZSC, ein hübsches Gartenhäuschen im Chalet-Stil, das vor dem Alpenquai in der Verlängerung der Claridenstrasse verankert war. Seinen Platz hatte es dort seit etwa 1895. Die Quaimauer lief damals gegenüber der heutigen aber noch etwa 15 m landeinwärts, denn erst als sie vom Föhnsturm vom 4./5. Januar 1919 zertrümmert war, wurde das Quai auf die heutige Grösse verbreitert. Das Floss, worauf das Häuschen stand, und die Brücke, die es mit dem Ufer verband, gehören heute zu unseren ältesten Anlagen: das Floss dient gegenwärtig noch als unser mittleres, grosses, und die alte Brücke stellt heute die Verbindung zwischen dem Hauptfloss und dem mittleren dar.

Gewiss gehen bei unseren ältern Mitgliedern noch viele liebe und sicher nicht die schlechtesten Erinnerungen auf dieses erste Bootshaus zurück. Aber wie es darin bei wachsendem Clubbetrieb ausgesehen hat, schildert uns eine Eingabe vom 5. Mai 1914 an den Regierungsrat:

„In einem Raum von höchstens 6 m² Bodenfläche sollen sich an manchen Tagen 40 und mehr Herren umziehen. Die Damen und sonstige-Angehörige der Segler müssen alsdann in dieser Zeit vor dem Hause bei jeder Witterung warten. Ein Raum zum Kleiderwechseln ist nicht vorhanden, obwohl der grösste Teil der Mitglieder verheiratet ist. - Die Bootswache schlief früher im Häuschen, nach 1909 war dieses der schlechten Luft wegen im mit Effekten und Materialien vollgepfropften Bootshaus nicht mehr gut zu verlangen.“ Dieses Häuschen schwamm also mitten vor dem Alpenquai. Gewiss ein schöner Platz und doch nach der Meinung unserer Clubkameraden noch nicht ganz der rechte. Sie strebten mehr Richtung Enge. Ihr Ersuchen, „den Dampfbootlandungssteg am Quaipark (heutiges Arboretum) und seine Umgebung als Ankerplatz benützen, bzw. sein Floss mit Seglerhaus vor dem Landungssteg und die Boote in dessen Nähe verankern zu dürfen“ wurde laut Protokoll des Bauwesens I (sig. Dr. Balsiger, Bausekretär) vom 25. August 1905 abgelehnt. Neben der Rücksicht auf die „Perspektive vom Ufer aus“ war es die Angst vor einer Schädigung der Parkanlagen. -- 1910 wurde dann ein erneutes Gesuch doch noch bewilligt, aber es wurden damals bereits auch die ersten Gedanken um einen Neubau laut, sodass das Häuschen an seinem Platz blieb.

1912 kam es vorerst noch zum Bau eines zweiten Flosses. W. Kahl hatte auf der Bächau einen Ledischiffboden ausfindig gemacht, der als Unterbau hätte dienen sollen. Den Vorrang erhielt aber sein anderer Fund: vier Eisencaissons vom alten, von der Dampfbootgesellschaft aufgegebenen Landungssteg beim Quaipark. So entstand das Floss, das uns bis zum Jahre 1951 als das vorderste der heutigen Anlagen diente, das aber jetzt in Abgang kommt und auf den Sommer 1952 durch ein neues ersetzt werden muss.

Sehr lang und mühsam waren die Vorarbeiten für den Neubau des Bootshauses, die in die Jahre 1911 bis 1914 fielen. Ein heute eher lustig wirkendes Intermezzo, das die Gemüter aber damals begreiflicherweise sehr erregte, ergab sich daraus, dass die schwierigen Verhandlungen mit den städtischen Behörden eine zeitlang durch zwei verschiedene Clubkommissionen je auf eigene Faust und mit verschiedenen Projekten resp. Architekten geführt wurden, dermassen, dass die Behörde schier konfus wurde und sich für den Club bereits die gähnende Leere zwischen Tisch und Bank auftrat. Energisches Handeln war nötig. Beide Architekten wurden entlassen und zum Glück für das Ganze erhielt die Firma Pflughardt & Haefeli den Auftrag. Nach fast endlosen Verhandlungen mit Bauvorstand I, Bauvorstand II, Gartenbauamt, Quartierplanbureau, Promenaden- und Quaikommision und Regierungsrat wurden am 18. Februar 1914 die städtische Baubewilligung und am 6 Juni 1914 die kantonale Konzession (für die Benützung des Seegebietes) erteilt. Durch den Kriegsausbruch wurde die Inangriffnahme des Werkes verzögert, kurze Zeit wurde sogar eine Einschränkung des Bauprogrammes erwogen, dann aber beschloss die a.o. Generalversammlung vom 8. August 1915 die sofortige Anhandnahme des Baues, der hauptsächlich durch ein Obligationenanleihen von Fr. 40'000.-, verzinslich zu 5% und ratenweise zurückzahlbar innert 20 Jahren, sowie durch Beiträge a fonds perdu finanziert wurde. Das Budget sah eine Bausumme von Fr. 60000.- vor; alles in allem ergaben sich dann aber Kosten von Fr. 73'059.65. Unter der Leitung einer Finanzkommission (H. Riggensch, W. Elsener, A. Schmid, W. Blum) und einer Baukommission (A. Spiess, W. Kahl, J.J. Honegger, B. Wiskemann) wurden die Arbeiten flott und glücklich gefördert, so dass das neue Bootshaus am 20. Mai 1916 in Anwesenheit einer illustren Gesellschaft, an ihrer Spitze die massgebenden Behörden, eingeweiht werden konnte. Neben Architekt Max Haefeli, dem künstlerischen Schöpfer unseres Clubhauses, müssen als die tätigsten Förderer und Arbeiter innerhalb des Club die Herren W. Kahl und J. Höhn erwähnt werden, die namentlich die Verhandlungen mit all den Behörden zum guten Ende geführt haben. Auf Seiten der Behörden fanden sie grosse und verständnisvolle Unterstützung durch Stadtrat Dr. Emil Klöti, damals Bauvorstand I. Ihm vor allem haben wir die Bestimmung des heutigen Platzes zu verdanken, den er unter sorgfältiger Rücksichtnahme auf das Landschaftsbild auswählte. Überzeugt davon, dass unser Bootshaus die "Perspektive vom Ufer aus" nicht stört, sondern im Gegenteil äusserst günstig belebt, trat er für unsere Pläne ein, als ob es seine eigene Sache wäre. Die Wahl von 1914 war sicher gut. Frei von jedem Eigennutz darf ich wohl sagen, dass Bootshaus und Ankerplatz heute nicht mehr von hier weggedacht werden können, beleben sie doch in ungemein reizvoller Weise den schönen Uferstreifen, um den Zürich und der Yacht- Club beneidet werden können. Der ZYC aber ist sich des grossen Vertrauens bewusst, das Stadt und Kanton in ihn setzen und wird sich bemühen, es durch sportlich einwandfreies Verhalten, durch Ordnung und frohes Leben immer wieder zu rechtfertigen. Das alte Häuschen wurde verkauft. Einige Inserate mit Preisofferten von Fr. 5000.- brachten keinen Erfolg, ebensowenig eine kleine Preisreduktion. Dann entschloss sich der Vorstand kleinlaut, eine Tafel „Zu Verkaufen“ am Häuschen anzubringen, auf welche Weise es endlich seinen Käufer fand - zu Fr. 900.—. Begreiflich, dass ein späteres Gesuch dieses Käufers um nochmalige Herabsetzung des Preises entrüstet abgelehnt wurde. Das Häuschen beschloss seine Tage auf der Forch als richtiges Gartenhäuschen. Habe Dank, Du Wiege des ZYC !

Die alten Flosse fanden wieder Verwendung und dienen uns bis heute, das kleinere allerdings, damals schon mit einfachsten Mitteln aus Occasionsstücken zusammengesetzt, beschliesst jetzt nach 40 Dienstjahren

seinen Lebenslauf. Das grosse, mittlere blickt auf das schöne Alter von mindestens 5. Jahren zurück und sieht glücklicherweise immer noch rüstig aus.

Die nächste wichtige Etappe in der Entwicklung unserer Anlagen erfolgte 20 Jahre später: Am 16. Januar 1936 beschloss die Generalversammlung den Ausbau des ersten Stockes zu seiner heutigen Gestalt. Das Budget sah Fr. 45'000.— vor, welche Summe wieder durch ein Anleihen, ebenfalls zu 5% verzinslich und innert 20 Jahren rückzahlbar, gedeckt wurde. Die unserem Vorhaben günstigen wirtschaftlichen Verhältnisse liessen uns den Voranschlag einhalten, und die Baukommission (H. U. Bosshard, H. Hürlimann, W. Kahl, P. Vorbrodt und S. Jegher) konnte das Werk, für das unser Mitglied Architekt E. Halter die Pläne schuf, am 5. September 1936 dem Club übergeben. Wiederum natürlich wurde ein grosses Fest gefeiert. Der Besichtigung folgte eine Rundfahrt auf der „Stadt Rapperswil, wo laut H. Wettsteins Jahresbericht 1936 auch in origineller Weise das Abendessen eingenommen wurde. „Ins Bootshaus zurückgekehrt tanzten trotz einsetzenden Regens unsere jungen und jüngsten Damen als Leichtmatrosen einen Reigen auf dem grossen Floss im Lichte der Scheinwerfer. Eine muntere Kapelle spielte hierauf zum Tanz, die Paare drehten sich, ein fröhliches Gedränge entstand in allen Räumen, eine Feststimmung überall bis hinaus auf die Terasse, wo aber leider der Regen eine Grenze zog. Das ganze Haus war voller Leben und Fröhlichkeit. So wurde unser neues Heim eingeweiht. Wenn wir 1936 im Gegensatz zu 1915 ohne grössere Beiträge a fonds perdu auskamen, so deshalb, weil wir uns dieses Mal ausserordentlich grosser Naturalspenden erfreuen durften: alle Möbel des grossen Clubzimmers tragen die Inschriften ihrer grosszügigen Spender. 1940 wurde schon wieder gebaut, diesmal zwar im Auftrag und für Rechnung der schweizerischen Eidgenossenschaft. Nachdem schon der General in seinem Rechenschaftsbericht über den Aktivdienst 1939-1945 einige Geheimnisse der Landesverteidigung gelüftet hat, darf ich es nun auch wagen, hierüber etwas zu berichten, zumal es sich um unsern nächsten Nachbarn handelt: Im Rahmen der Stadtverteidigung entstanden 1940 an der Quaimauer links und rechts von unserem Brückenkopf zwei Bunker, die wir nach Kriegsende zur Beaufsichtigung und Wartung übernommen haben. Da die beste Pflege eines Gebäudes in einem guten Gebrauch liegt, benützen wir die beiden Räume als Materialmagazine, und ich kann hiermit die Erklärung abgeben, dass sie sich immer noch in einwandfreiem Zustand befinden. Seitdem sie durch ein gemeinsames Dächlein und mit Epheubepflanzung zweckmässig getarnt sind, nehmen sie sich im grossen ganzen noch recht ordentlich aus.

Unsichtbar bleiben, aber mit grosser Arbeit und Sorge verbunden waren die Vorbereitungen, die 1940 für die allfällige Evakuierung, d.h. den Abtransport des Clubhauses nach der Bächau im Falle kriegerischer Verwicklungen getroffen wurden. Alles war bereit, zum Glück blieb die Bewährungsprobe aus. Dennoch hat unser Bootshaus eine kleine Rolle in der Landesverteidigung spielen dürfen, als es einmal während einer nächtlichen Angriffsübung vom Zürichhorn gegen das Alpenquai als Gefechtsstand der höchsten Stäbe und nachher als deren willkommener Erfrischungsraum diente.

So schön sich unsere Anlagen heute präsentieren, so wenig ahnt man was sie schon erlitten und in welcher grossen Gefahr sie sich schon befanden: In der Nacht vom 4./5. Januar 1919 wurde dem Bootshaus durch einen starken Föhnsturm schwerer Schaden zugefügt. Schon am Nachmittag des 4. Januar ging ein starker Föhn, der sich während der Nacht zu einem Orkan steigerte und bei einer Temperatur von 20°C bis weit in den Morgen hinein tobte. Ich erinnere mich selber noch gut, von zu Hause, auf der Höhe vom Schooren aus die Wogen betrachtet zu haben, die in majestätischer Ruhe, aber immerhin in Längen von über 10 m und Höhen von über 2

m den See hinab zogen. Ein Glück, dass die seinerzeit von Schiffbaulngenieur A. Rhytiker entworfene und berechnete Verankerung des Bootshauses stand hielt. Aber auch so wurden durch die starke Bewegung des Flosses der Steg zum Land und teilweise auch die Rückwand des Bootshauses zertrümmert. Unser Bootsmann Walter hat in jener Nacht nicht geschlafen; er hatte alle Hände voll zu tun. Wenn er auch am Bootshaus mit seinen 280 t Gewicht nichts ausrichten konnte, so half er wenigstens, die den See herunter getriebenen und aufs Ufer geworfenen Yachten bestmöglichst zu bergen.—Unser Schaden betrug rund Fr. 11'000.—und wurde durch die Verdoppelung des Jahresbeitrages 1919 gedeckt.

Bald hernach, am 6. September 1928 liefen infolge eines Fehlers der Elektoranlage die landwärtigen Caissons des Hauptflosses voll, so dass Floss und Haus absackten. Dank der guten Konstruktion blieben sie intakt und ertrugen die einseitige Belastung, landwärts auf dem Grund stehend und seewärts noch schwimmend, bis die Rettung kam. Ebenso ertrug unsere Bootsmanns-Frau Meyer den Schreck des morgentlichen Erwachens in einem schiefen Bett,—dazu noch allein im Bett, weil ihr Mann gerade im Militärdienst war. Die Hauskommission unter dem Vorsitz von Herrn P. Vorbrodt machte sich sofort an die Arbeit und konnte Floss und Haus repariert und vervollkommenet am 26. April 1924 dem Club wieder übergeben. Wieder wurden die ganzen Kosten, Fr. 26'657.95 durch Erhebung ausserordentlicher Beiträge, diesmal allerdings während zweier Jahre sofort gedeckt.

Ein Unfall ohne grössere Folgen ereignete sich im Winter 1946. Als ein Jahr vorher einzelne Glieder der Ankerketten des Bootshauses ersetzt werden mussten, wurde gleich auch etwas mehr Kette gesteckt, damit das Floss besser schwimmen könne. Ob nun das oder eine schlechte Schweisstelle der Grund war, auf jeden Fall brach in einem herbstlichen Weststurm die landwärtige, westliche Kette, das Floss schor ostwärts aus und die verschiedenen Zuleitungen für Wasser, Gas, Telephon und Elektrizität litten Schaden. Glücklicherweise blieb es bei diesem.

Ein anderer Schaden ist dem Club glücklicherweise erspart geblieben, es hätte aber dazu kommen können, wenn nicht sorgfältige und nüchterne Überlegung früh genug den Riegel gestossen hätten: Erwähnenswert ist im Rückblick auf die Geschichte unseres Club, dass anfangs 1920 nach dem Tod von Herrn Treichler ernstlich geprüft wurde ob die Treichler'sche Werft im Schooren vom Club zu kaufen und auf eigene Rechnung zu betreiben sei. Wir hätten damals das ganze Areal, Werkstätten, Schuppen, Slipanlage und Wohnhaus für Fr. 162'000.—kaufen können. Es ist wie gesagt nicht dazu gekommen, und die Werft ging in den Besitz von Jakob Boesch und später auf seinen Sohn Walter Boesch über. Was unserem Club mit dem negativen Entscheid erspart geblieben ist, können wir nicht wissen, wohl aber ahnen, und ich beglückwünsche jeden, der nicht Mitglied einer Werftkommission des ZYC werden musste!

Wenn wir unsern Ankerplatz verlassen, um auf beschauliche Kreuzfahrt zu gehen und uns Mutter Natur in die Arme zu werfen, dann ist das Ziel meistens die Bächau. Vor fünfzig Jahren war das schon so. Was Wunder, dass sich der Club sein angestammtes Refugium sichern musste, als dort oben nach dem zweiten Krieg plötzlich der bazillus parzellandi auftrat und sich die Güterschlächter an die Arbeit machten. Für das Jahr 1946 pachteten wir von den Erben Gassmann ein Stück Landes, das unsern vertrauten Ankerplatz in sich schloss, und eine a.o.

Generalversammlung vom 9. Juli 1947 beschloss den Kauf dieses Grundes, 2265 m² zum Preise von Fr. 48'000.—. Hieran steuerte der Versicherungsfonds Fr. 10'000.—bei, der Rest wurde wieder durch ein Anleihen aufgebracht, das dieses Mal zur Abwechslung zinslos und für das auch keine bestimmte Rückzahlungs-Zeit garantiert ist. Bis heute konnte der Club allerdings jedes Jahr 10% amortisieren, und

dazu kommen grossmütige Verzichte einzelner Mitglieder, so dass die Schuld des Club Ende 1951 nur noch Fr. 17'125.— **beträgt.**

Der grosse Zuspruch, den die Bächau findet, liess es den Club sich angelegen sein, ein Garderobe- und Toilettehäuschen zu erstellen, wofür die a.o.

Generalversammlung vom 30. März 1950 die Mittel bewilligte. Nach den Plänen unseres Mitgliedes Architekt P. Labhart und unter seiner Leitung wurde das Werk 1951 vollendet und mit einer lustigen Feier im Rahmen des Sommerfestes am 7. Juli 1951 eingeweiht. Es kostete Fr. 11'475.—, woran a fonds perdu Fr. 10'030.— gestiftet worden sind. – Über das Weitere zum Kapitel Bächau kann auf den ausführlichen Bericht des Bächauverwalters im vorliegenden Jahrbuch verwiesen werden, und was aus den heute erst in der Luft herumschwirrenden weitem Bauideen geworden sein wird, mag der Chronist späterer Jahre schildern.

Einen Zahlenfreudigen möchte es vielleicht verlocken, aus diesem Abschnitt über die baulichen Anlagen zusammenzuzählen und festzustellen, was alles der Club hierfür schon an Geld geleistet hat. Aber so wenig sich Kilogramm, Kilowatt und Sekunden zusammenzählen lassen, fast so wenig lassen sich die 2'100.– Franken, die unser Floss vom Jahre 1912 kostete mit den Fr. 14'200.– vergleichen, die wir für seinen Nachfolger vom Jahre 1952 rechnen müssen. Eines nur ist sicher, dass der Club je und je auf grossmütige Gönner rechnen durfte, und diesen soll hier wieder einmal recht herzlich gedankt sein.

Es dünkt mich, dieser letzte Abschnitt habe soviel Zahlen enthalten, dass zum Abschluss des gesamten Überblickes doch noch einmal die Menschen und die andern Lebewesen an die Reihe kommen müssen: Die Clubboote spielten von jeher ihre Rolle, einmal mehr, einmal weniger, wie es dem natürlichen Auf und Ab zu Wasser geziemt. Als erste Clubboote waren die vom ZSC übernommenen Sloops Nord und Süd und das Catboot Bodan schon erwähnt. Alle drei sind wohl schon bald wieder in Abgang gekommen, es lässt sich hierüber nichts **Bestimmtes finden.**

1906 wurde eine Alsterjolle (Huari) gekauft und unter dem Namen Blitzmadl ins Yachtregister aufgenommen. Sie akklimatisierte sich schnell, was schon der baldige Wechsel ihres a in ein ä beweist, und lief als Blitzmädel noch bis ins Jahr 1915. Von da bis 1920 finden sich keine Clubboote im Verzeichnis. Dann aber erscheint 1921 die Nationale Jolle Cotton VI, die 1996 von der 22 m2 Rennjolle Cotton VIII (J 362) abgelöst wurde. Zu dieser stiess 1930 Cotton IX, eine nach modernsten Rissen von Drewitz bei Mitterer am Ammersee gebaute und mit Benrowitz-Segeln ausgerüstete 22 m2 Rennjolle, unsere liebe und in halb Europa bekannt gewordene J 441, die bis 1933 bei uns im Dienst stand, um dann in Privatbesitz überzugehen, immerhin noch bis 1941 im Club verbleibend. Alle Cottons genossen die finanzielle Unterstützung ihres Taufpaten Alwin Schmid. 1932 wurde Cotton VIII durch Blitzmädel, J 453, ersetzt, die wir bis 1934 behielten. Cotton VIII, IX und Blitzmädel haben uns zu einem sportlichen Höhepunkt im Clubleben geführt, wozu natürlich viel die seither nie mehr erreichten Leistungen der Bootskonstruktion, die ganz vorzüglichen Segeleigenschaften der 22 m2 Rennjolle beigetragen haben. Es ist immer noch zu bedauern, dass diese Klasse zur Altersklasse wurde, ehe nicht wenigstens ein gleichwertige, neue Klasse geschaffen war, denn diese Lücke ist noch heute nicht geschlossen.

Am 30. März 1933 beschloss der Club den Kauf des Kutters Epervier, dessen Kosten von über 7'000.– Franken durch das bewährte Mittel eines Anleihens gedeckt wurden, und der unsere Yachtliste bis 1941 **zierte. Das war** noch ein Schiff aus der besten alten Zeit! Grossegel, Topsegel, Fock, Klüver und Flieger ergaben eine Segelfläche von 17.5 m2. War das ein Übungs-, Arbeits- und Tummelplatz unserer **Jugendabteilung**, vom Achtersteven bis zur Klüverbaum-Nock, von den tiefen

Bilgen bis hinauf zum Grosstop. Stehendes und laufendes Gut gaben Arbeit in Fülle, und ein dickes in Segeltuch gebundenes Logbuch gibt Bericht über die Fahrten der Epervier und die Freuden der Jaga von damals. Epervier wurde teils wegen stark steigenden Unterhaltskosten, teils wegen der Zeitumstände 1941 an das Konsortium einiger Mitglieder verkauft und verschwand 1945 aus unserem Yachtregister. **Ihr Ende soll traurig gewesen sein.** Gerüchte wissen, dass sie an den Ufern des Lemman verluderte. Hoffen wir, dass sie nun ihre Ruhe gefunden habe. 1935 erwarb der Club zwei Olympiajollen, die hübsche deutsche Konstruktion für die Olympiade 1936, Einhandboote, Cat-getakelt mit etwa 8 m² Segelfläche. Es sind O 20 Blitzmaitli und O 21 Dunnerhagel, zu denen dank der Schenkung des Herrn Pierre Simon anno 1941 O 25 St. Odile III kam. Die ersten zwei behielten wir bis 1942, St. Odile III aber hat die Ehre, im Jubiläumsjahr 1952 unser einziges Clubboot zu sein. 1942 traten anstelle der beiden O-Jollen zwei Einheiten der neuen Klasse Pirat, No. 25 Blitzmaitli II und No. 26 Dunnerhagel II. Für kurze Zeit kam als dritter Pirat No. 8 Kid dazu (1946-1950), so dass wir einige Jahre lang vier Clubjollen besaßen. 1950 wurden Blitzmaitli II und Kid, 1951 auch noch Dunnerhagel II verkauft. Die schon erwähnten Hausboot-Ideen des Winters 1901/02 wurden im Jahre 1948 Wirklichkeit, allerdings in einer etwas andern Weise, als es unsere Gründer sich vorgestellt haben mögen: 1948 schenkte Herr Heinrich Hürlimann sein altersschwach gewordenes Hausboot Neptun samt allem Inventar, nur ohne Motor, dem Club zur freien Verfügung. Es diente uns zwei Sommer lang als Stationsboot auf der Bächau, wo es während manchem Wochenende und manchem Ferientag frohe Gäste an Bord hatte. Wegen seines schlechten Zustandes und grosser in Aussicht stehender Reparaturkosten wurde es im Einverständnis mit Herrn Hürlimann 1950 verkauft. Sein Erlös wartet als Fonds „Neubau Bächau“ auf Umwandlung in einen gemütlichen Aufenthaltsraum mit Eckbank, Kaminfeuer – kurz, auf Verwirklichung unserer heutigen Bauideen auf der Bächau.

In naher Beziehung zum Club steht die Motorjolle Pfupfer II, die zwar wie ihre Vorgängerin Pfupfer (am 9. Juli 1933 im Schlepp eines Ledischiffes auf der Rückkehr vom Sommerfest während eines starken Sturmes gesunken) Eigentum unseres Bootsmannes Walter Meyer ist, für deren Unterhalt der Club aber zum grössten Teil aufkommt und ohne die sich der Betrieb am Bootshaus, während der Regatten und am Sommerfest nicht mehr denken lässt.

A propos Bootsmann, Bootsleute: Dieses Kapitel soll den Schluss meines Berichtes bilden. Ursprünglich hielten sich die Eigner der herrschaftlichen Lebensführung von 1902 entsprechend, meistens private Bootsleute. Dr. F. Kubly brachte von einer Reise nach der Wasserkante den Hamburger Matrosen Bernhard Hesske nach Zürich, der in dienstlicher Funktion jahrelang an Bord der Linth arbeitete, lebte und schlief. Er wurde etwa um 1905 vom Club engagiert und blieb im Amt, bis er 1915 zum Krieg einrücken musste. Heimgekehrt gründete er ein eigenes Geschäft, die bekannte Segelmacherei B. Hesske. Ob bewusst oder unbewusst, Dr. F. Kubli hat dem Club in Bernhard ein einzigartiges Erbe hinterlassen. Bernhard, ein Matrose, der jahrelang vor dem Mast gefahren hatte, war ein perfekter Seemann. Gewandt in allem Handwerk, Segelmacher und Bootbauer in einem, mit einer Auffassung und einer Liebe zur Segelei, wie sie nur selten zu finden ist, war er während vieler Jahre der seglerische Lehrmeister im Club. Der gute Samen, den er im ZYC versenkt hat, trägt heute noch Frucht.

Während des Krieges hatten wir viel Wechsel, verbunden mit entsprechendem Pech. Es tauchen die Namen Johann, Fausch, Ehrat, Erwin Inen auf. Sie tauchen auf und verschwinden wieder. Die Protokolle berichten häufig von Unregelmässigkeiten,

Pflichtvergessenheit, auch von Streit zwischen privaten und Clubbootsleuten. Kein Streitsüchtiger war der Bootmann, der ab Mai 1918 an Bord des 75ers Jolanda Dienst tat: Walter Meyer. So tat denn der Club einen guten Griff, als er Walter am 10. Oktober 1918 als Clubbootsmann engagierte. Dass er heute im 34. Dienstjahr steht, und dass wir alle hoffen, er möchte noch einmal 34 Dienstjahre hinter sich bringen, gibt wohl das bessere Zeugnis über ihn ab als alle Worte es zu tun vermöchten. Fast die einzige Sorge, die er dem Vorstand bereitet, ist die Frage: Wie könnte er je ersetzt werden? Würdig eines Bernhard verfügt auch Walter über ein ausgezeichnetes handwerkliches Rüstzeug, das ihn nicht nur als begehrten Helfer in all unsern segeltechnischen Nöten erscheinen lässt, das ihn vielmehr auch als Instruktor der Jugendabteilung und auch manches erwachsenen Herrn legimitiert, und dank dem er mit den Anforderungen einer modernen Hausverwaltung ebenso gut fertig wird wie mit künstlichen Schilfplantagen, den Bedürfnissen brütender Wildenten und anderem mehr. Gross anzurechnen ist ihm das niemals erlahmende Interesse am Leben des ZYC und das tapfere Einstehen für den Club, wo immer es not tut. Das beschauliche Leben im schönen Bootshaus liess ihn bald an die Gründung einer Familie denken. 1920 heiratete er sein Mausli, die Frau, die nun auch schon zum festen, unentbehrlichen Inventar des ZYC gehört. Ihnen beiden gebührt in diesem Bericht der ganz besondere Dank des Club.

Kleiner, stiller und lauterer Helfer soll auch noch gedacht werden: der fast endlosen, sich immer wieder erneuernden Reihe all der segelbegeisterten Knaben, die Walter mit sicherem Instinkt vom Alpenquai her auf Steg und Flosse lockt, der bereitwilligen Helfer, von denen schon der eine und andere sich zu einem flotten Segelkameraden entwickelt

hat. Doch was sagen die cluboffiziellen Verlautbarungen dazu? Protokoll vom 12. Mai 1924: „Bootsmann Walter soll schriftlich die Mitteilung gemacht werden, dass der ZYC jede Verantwortung ablehnt für Unfälle, die dem der Familie Meyer in Obhut gegebenen Knäblein Franzli zustossen könnten. Nachdem derselbe dieser Tage durch einen Fehltritt ins Wasser fiel und nur durch die zufällige Anwesenheit und entschlossene Tat eines unserer Mitglieder vom Ertrinken gerettet wurde, soll ihm wenigstens im Laufe des Sommers das Schwimmen beigebracht werden. Fremde Kinder haben in Zukunft keinen Zutritt mehr auf den Pontons, mit Ausnahme solcher, die evtl. von Clubmitgliedern mitgebracht werden.

Ob diese Vorschrift immer befolgt worden ist, bleibe dahingestellt; das Verantwortungsbewusstsein Walters ist uns Bürge für ihre Beachtung wie für ihre „sinngemässe Übertretung“ Wir wollen aber dennoch dafür dankbar sein, dass der Club in seinen ganzen fünfzig Jahren noch nie von einem grösseren Unglück heimgesucht worden ist. Es haben eigentlich an unseren Flossen, in unserem Bootshaus und an Bord unserer Schiffe fast immer nur Glück und Freude geherrscht. Rückblickend auf unsere Geschichte erfasst uns eine tiefe Dankbarkeit für das Schicksal, das es so gut mit uns gemeint hat. Wir wollen aber auch dankbar sein für alles, was unsere Vorfahren im Club und viele der noch gegenwärtigen Mitglieder schon für ihn geleistet haben. Eingedenk dessen müssen wir alle uns immer wieder voll für unsern lieben ZYC einsetzen, dem ich von Herzen und mit Überzeugung zurufe: ad multos annos, ZYC Hipp Hipp Hurra !

Kilchberg, im März 1952 *Simon Jegher*